



Bettina Hagedorn
Mitglied des Deutschen Bundestages

Platz der Republik 1, 11011 Berlin

☎ (030) 227 – 73 832

📠 (030) 227 – 76 920

✉ bettina.hagedorn@bundestag.de

Pressemitteilung

Berlin, 22.03.24

Hagedorn: Rechnungsprüfungsausschuss beschließt Gespräche der deutschen und dänischen Regierung – DB-Zeitplan kaum haltbar!

(In der Anlage finden Sie ein Foto zu Ihrer freien Verfügung)

Der Rechnungsprüfungsausschuss (RPA) des Deutschen Bundestags hat sich am 22. März 2024 zum vierten Mal seit dem 22. September 2023 kritisch mit den Berichten des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) und des Bundesrechnungshofes (BRH) zur Planung der Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung und der umstrittenen Elektrifizierung der Sundbrücke befasst. Zum zweiten Mal seit Ende September 2023 musste zu diesem Tagesordnungspunkt Bahnvorstand Berthold Huber persönlich erscheinen, um den Ausschussmitgliedern Rede und Antwort zu stehen. Bettina Hagedorn, seit 2002 Mitglied im Rechnungsprüfungsausschuss und Obfrau für die SPD-Bundestagsfraktion dort, kritisiert den zeitlichen Ablaufplan der Deutschen Bahn für die 10 Planfeststellungsbeschlüsse für die Hinterlandanbindung, der jetzt endlich detailliert mit dem Bericht des Verkehrsministeriums vom 20.02.24 vorgelegt wurde, als „vollkommen unrealistisch“ und stellt fest: **„Der allererste Planfeststellungsbeschluss PFA 6 (Fehmarn), der ursprünglich für Frühjahr 2023 angekündigt war, aber dann mehrfach auf zunächst August 2023, dann auf November 2023, dann auf Dezember 2023 und zuletzt auf Anfang 2024 verschoben wurde, liegt jetzt (!) seit dem 21. März öffentlich aus und erfordert von den betroffenen Kommunen binnen eines Monats über Ostern ihre Betroffenheit und die ihrer Bürgerinnen und Bürger zu prüfen, denn Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses ist auch die**

Elektrifizierung der Fehmarnsundbrücke und über 6 km lange Zu- und Abfahrten für die elektrifizierten Gleise auf der Brücke, die zusätzliche – und angesichts der Sundtunnelplanung vermeidbare – massive Bauarbeiten, Landschaftseingriffe und vor allem Lärm auf Fehmarn und bei Großenbrode zwingend nach sich ziehen würden. Innerhalb dieser sechs Wochen bis zum 3. Mai 2024 können Fehmarn und Großenbrode erstmals Klage gegen diese Pläne einreichen, falls die Stadt- und Gemeindevertretung das zum Schutz der Interessen der Anwohner beschließen würden. Angesichts der einjährigen Verzögerung allein bei diesem 1. Abschnitt, darf man getrost skeptisch sein, ob der ‚ambitionierte‘ Plan der Deutschen Bahn für die weiteren neun Planfeststellungsbeschlüsse und damit eine angeblich mögliche Inbetriebnahme der kompletten Hinterlandanbindung inklusive aller übergesetzlichen Lärmschutzmaßnahmen entlang der 88 km langen Trasse bis September 2029 einzuhalten ist. Laut Bericht der DB an den Ausschuss soll Ende 2024 nur der PFB 5.2 für Großenbrode veröffentlicht werden, 2025 dann zunächst der PFB 4 (Oldenburg/Göhl), PFB 3 (Schashagen/Damlos) und zum Jahresende PFB Lübeck. Fünf Planfeststellungsbeschlüsse – ohne die der Bau NICHT beginnen kann – sollen erst 2026 veröffentlicht werden: darunter die beiden mit dem höchsten technischen Aufwand und Konfliktpotential – im 3. Quartal 2026 der PFB Fehmarnsundquerung und der PFB 1.1 Bad Schwartau sogar erst im 4. Quartal 2026. Angesichts der aktuell erlebten Verzögerungen von einem vollen Jahr muss man kein Pessimist sein, um hinter diesen Zeitplan der Bahn ein dickes Fragezeichen zu setzen. Fatal ist allerdings, dass die DB und das Verkehrsministerium weiterhin behaupten, dass die Elektrifizierung der Sundbrücke angeblich nur eine ‚Rückfalloption‘ für den Fall darstelle, dass angeblich „wider Erwarten“ die Inbetriebnahme des Sundtunnels bis September 2029 nicht gelingen könne.

Dabei ist es eigentlich offensichtlich, dass die Fertigstellung inklusive sämtlicher übergesetzlicher Lärmschutzmaßnahmen (zu denen ausdrücklich auch der Sundtunnel gehört!), die der Bundestag im Sommer 2020 explizit beschlossen hat, bis zum September 2029 nicht erfolgreich abgeschlossen werden kann. Die dänische Regierung hat jedoch öffentlich angekündigt, am 27. September 2029 den Fehmarnbelttunnel einweihen zu wollen. Der Belttunnel wäre dann in jedem Fall für PKW und LKW auch in Deutschland (inklusive der bestehenden Sundbrücke) sofort nutzbar, was für die Dänen wegen der Mauteinnahmen zur Refinanzierung ihrer Baukosten besonders

relevant ist. Falls die Schienenhinterlandanbindung – auch beim Nadelöhr Bad Schwartau (!) – inklusive aller übergesetzlichen Lärmschutzmaßnahmen und der Sundtunnel NICHT im September 2029 betriebsbereit sein sollten, dann brauchen wir allerdings als „Rückfalloption“ keine Elektrifizierung der Sundbrücke mit fast 7 km langen Zuwegungen und erforderlichen Rückbaumaßnahmen, sondern JETZT Gespräche mit Dänemark, dass der Fern- und Güterverkehr bis zur Inbetriebnahme der deutschen Hinterlandanbindung von Kopenhagen nach Hamburg zeitlich befristet weiterhin über die Jütlandroute geführt wird.“

Im Beisein des Parlamentarischen Staatssekretärs im Verkehrsministerium Michael Theurer und des Vorstands Infrastruktur der Deutschen Bahn, Berthold Huber, hat der Rechnungsprüfungsausschuss erneut einstimmig den Beschluss gefasst, dass Minister Volker Wissing mit der dänischen Regierung Gespräche über eine Alternative zur temporären Elektrifizierung der Sundbrücke führen und darüber bis Mitte Juni berichten muss. Bettina Hagedorn zeigt sich mit dem Beschluss zufrieden: **„Ich freue mich, dass unser Ausschuss heute erneut EINSTIMMIG beschlossen hat, dass zwischen den Verkehrsministerien beider Länder zeitnah Gespräche auf Regierungsebene zu führen sind und darüber zeitnah berichtet werden muss. Der erst seit Dezember 2022 amtierende dänische Verkehrsminister Thomas Danielsen könnte sich ja eigentlich direkt mit seinem Amtskollegen Volker Wissing auf Fehmarn treffen – ich bin gespannt auf den (hoffentlich) detaillierten Bericht des Verkehrsministeriums über die Gespräche bis Mitte Juni.“**

Zum Hintergrund: Die Planunterlagen zum Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt 6 Fehmarn liegen vom 22. März bis 04. April 2024 auf der Website des Eisenbahnbundesamts zur Einsicht aus. Bis zum 3. Mai kann gegen den Planfeststellungsbeschluss nun Klage beim Bundesverwaltungsgericht erhoben werden.